Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8466**
18. Wahlperiode 11.05.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Aufnahme des Nordostrings Stuttgart (B 29) in den Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans

Im Zuge der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 überprüfte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auch Straßenvorhaben, die nicht von dem jeweiligen Bundesland angemeldet wurden, darunter das mit Kosten in Höhe von 209,2 Mio. Euro teure Neubauvorhaben Nordostring Stuttgart im Zuge der B 29.

Im BVWP 2003 war der Nordostring noch der nachrangigen Kategorie „Weiterer Bedarf" zugeordnet. Zudem wurde ein „hohes ökologisches Risiko" festgestellt. Aufgrund der niedrigen Bewertung und der Ablehnung durch die Städte Stuttgart und Fellbach galt der Nordostring als „politisch tot" (www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.neue-zahlen-des-bundesverkehrsministeriums-nordostring-soll-209-millionen-euro-kosten.137baddd-d5d8-4eb6-9b7d-0004ff9b7b29.html).

Entgegen der üblichen Vorgehensweise wurden die für die Überprüfung erforderlichen Unterlagen nicht von der Straßenbauerverwaltung des Landes angefordert, sondern konnten laut dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus bereits „vorliegenden Informationen und Planungsunterlagen […] generiert werden" (Bundestagsdrucksache 18/7013). Das Land Baden-Württemberg wurde erst im Nachgang über den Vorgang informiert. Die sogenannte Filderauffahrt wurde nicht überprüft.

Bei Kritikern des Projekts besteht der Verdacht, dass das Vorhaben nicht aufgrund seiner verkehrlichen Wirkung, sondern aufgrund von regionalen Interessen entgegen dem Willen des Landes überprüft wurde. Einem Medienbericht zufolge erklärte ein Vertreter des BMVI auf einer Veranstaltung, dass das BMVI „der Bitte des Verbands Region Stuttgart um Prüfung dieses umstrittenen Projekts entsprochen" habe (www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.staatssekretaer-barthle-erschreckt-fellbach-nord-ost-ring-im-verkehrswegeplan.e5d6235c-bcdb-40e7-b500-2ae1b1891024.html).

Auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie eine Schriftliche Frage des Abgeordneten Matthias Gastel erklärte die Bundesregierung, dass „bezüglich des Straßenvorhabens wiederholt Gespräche mit Mandatsträgern und Vertretern der Region Stuttgart" stattfanden (Bundestagsdrucksache 18/7013).

Im neuen BVWP 2030 ist das Vorhaben Nordostring Stuttgart in den „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft worden. Im Gegensatz zu der Bewertung im Jahr 2003 soll der vierstreifige Neubau jedoch nur eine mittlere Umweltbetroffenheit aufweisen (www.bvwp-projekte.de/strasse/B29-G990-BW/B29-G990-BW.html#h1_umwelt).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie erklärt es das BMVI, dass bei der Bewertung des Nordostrings Stuttgart für den BVWP 2003 festgestellt wurde, dass „hohe Umweltrisiken zu erwarten sind und dass erhebliche Beeinträchtigungen im FFH-Sinne nicht ausgeschlossen werden können“ (FFH – Flora-Fauna-Habitat) (Bundestagsdrucksache 18/7013), im Entwurf für den BVWP 2030 jedoch nur noch eine mittlere Umweltbetroffenheit angenommen wird?
2. Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die letzte FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Vorhaben erstellt?
3. Inwiefern können Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes entlang des Neckars gänzlich ausgeschlossen werden?
4. Welche konkreten Auswirkungen erwartet die Bundesregierung auf die dem Natura-2000-Netzwerk zugehörigen Schutzgebiete entlang des geplanten Neubauvorhabens?
5. In welchem Ausmaß wird nach Einschätzung der Bundesregierung das Verkehrsaufkommen im Remstal im Fall einer Realisierung des Nordostrings zunehmen (vgl. Gmünder Tagespost vom 26. April 2016; bitte veränderte Verkehrsmengen und die betroffenen Straßen benennen)?
6. Ist es zutreffend, dass mit der nachträglichen Aufnahme des Nordostrings Stuttgart in die Prüfung zum neuen BVWP 2030 einer Bitte des Verbandes der Region Stuttgart entsprochen wurde?

   Wenn ja, warum wurde dieser Bitte entsprochen?
7. Wie konnte der Nordostring Stuttgart im Entwurf für den BVWP 2030 trotz zugrunde gelegter verringerter Verkehrsmenge auf der neuen Neckarbrücke (BVWP 2003: 70 000 Kfz; Entwurf BVWP 2030: 45 000 Kfz) und auf über 200 Mio. Euro verdoppelter Kosten das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 9,8 im BVWP 2003 auf 10,6 im Entwurf für den BVWP 2030 erhöhen?
8. Trifft es zu, dass das BMVI den Nordostring als Teil eines Gesamtausbaus der B 29 nach Augsburg betrachtet (Stuttgarter Zeitung vom 22. April 2016)?

   Wenn ja, warum?
9. Weshalb hält es das BMVI verkehrlich und ökonomisch für sinnvoll, erst den über 270 Mio. Euro teuren Rosensteintunnel in Stuttgart nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu fördern und damit die Kapazität des innerstädtischen Verkehrsnetzes zugunsten von noch mehr Kraftfahrzeugverkehr in der Stadt zu erhöhen, um dann mit dem Nordostring eine große Umfahrungsstraße mit dem Charakter einer Autobahn um Stuttgart herum mit dem Ziel einer – vielfach bezweifelten – Verkehrsent-lastung von Stuttgart voranzutreiben (www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.bauvorhaben-in-stuttgart-kostenexplosion-beim-rosensteintunnel.910387fb-cefb-4c66-9de3-557bdd709f1e.html)?

10. Ist es zutreffend, dass der Nordostring Stuttgart als Vorhaben des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht erst nach Abarbeitung der Projekte im Vordringlichen Bedarf mit einem Gesamtvolumen von 38,4 Mrd. Euro bis 2030 und einer sogenannten Schleppe ab 2031 von 37,8 Mrd. Euro realisiert werden könnte?

    Wenn ja, wann rechnet das BMVI mit der Fertigstellung des Projekts?

    Wenn nein, welche Absichten bestehen, das Vorhaben schon vorher umzusetzen?

11. Wie beurteilt das BMVI den errechneten Anstieg der Abgasbelastung, insbesondere vor dem Hintergrund der wiederholt sehr hohen Feinstaubbelastung Stuttgarts?

12. Wieso wird für die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses des Vorhabens ein Preisstand von 2012, also mit Kosten in Höhe von 202,85 Mio. Euro verwendet, obwohl die Realisierung des Vorhabens erst lange nach dem Jahr 2030 eintreten wird und somit mit erheblichen Kostensteigerungen gerechnet werden muss?

13. a) Kam es bei dem vom Bundesrechnungshof bereits stark kritisierten Verfahren der Kostenplausibilisierung in Bezug auf den Nordostring Stuttgart zu einer sogenannten Rotschaltung, d. h., dass sich die Differenz zwischen den Vergleichskosten und den angegebenen Kosten nicht aufklären ließ und die Projekte als nicht plausibel eingestuft wurden?

       Wenn ja, warum, und wie wurde die Differenz erklärt?

    b) War das Vorhaben Nordostring Stuttgart unter den Vorhaben, die erst nach der vom Bundesrechnungshof kritisierten Absenkung der zur Kostenplausibilisierung verwendeten Kostenuntergrenze untersucht wurden?

14. Inwiefern wurden verkehrsträgerübergreifende Alternativen zum Straßenneubauvorhaben untersucht?

15. a) Inwiefern ist es zutreffend, dass für die Begründung der Notwendigkeit des Vorhabens für den BVWP 2030 eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung herangeozogen wurde, deren Ergebnis seit August 2000 vorliegt (www.bvwp-projekte.de/strasse/B29-G990-BW/B29-G990-BW.html#h1_umwelt)?

    b) Inwiefern sind die Ergebnisse dieser Untersuchung aus Sicht der Bundesregierung dazu geeignet, die gesamtwirtschaftliche Notwendigkeit eines Vorhabens für einen BVWP 2030 hinreichend darzulegen?

Berlin, den 11. Mai 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333